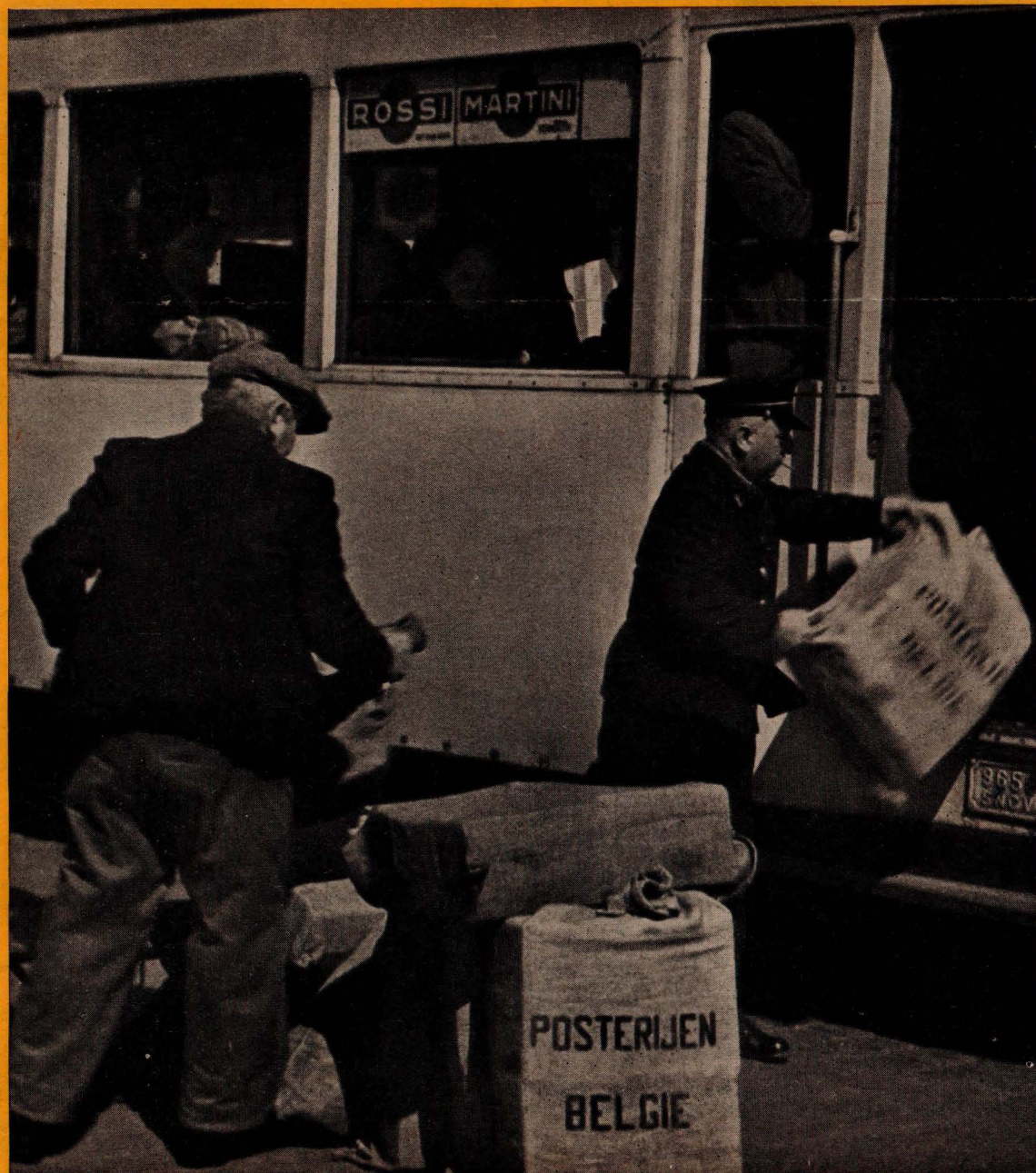


Nos VICINAUX

6^e ANNEE - N° 36

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE
Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles

JANVIER
FEVRIER 1952



Le postier d'Ekeren a trouvé un aide bénévole pour charger le courrier dans le « vicinal » d'Anvers.

(Photo Peeters).

An peu de tout

Diegem et son clocher

Depuis le 28 octobre dernier, les usagers de la ligne vicinale électrique Bruxelles - Haacht - Malines peuvent de nouveau admirer, au passage, le clocher de l'église de Diegem et sa flèche toute en pierre taillée, unique en Belgique



(Cliché prêté par les Ets Wanson).

Le clocher avait été démonté pendant la guerre, sur l'ordre des Allemands, pour assurer aux avions la sécurité d'accès aux aérodromes d'Evere et de Melsbroek.

La construction de l'église fut commencée en 1440 et ne fut achevée qu'en 1550. A cette époque, elle ne possédait pas de tour ; celle-ci fut érigée en 1650. L'église est dédiée à Sainte Catherine, mais c'est surtout Sainte Corneille qu'on y vénère et qui fait l'objet de nombreux pèlerinages pour la guérison des maladies nerveuses.

L'aspect très particulier de la tour rappelle la forme de la tiare du pape Corneille. Le clocher comporte trois cloches pesant respectivement 600, 950, 1.600 kg.

...

Le développement des tramways dans le monde

Sous ce titre, nous avons fait paraître, dans le numéro Novembre-Décembre 1951, un article repris de l'« Entre Nous », organe des cercles d'agrément des T.U.L.

Nous prions nos lecteurs de noter que le passage relatif à « la prédominance marquante des tramways aux E.-U. ainsi que la statistique d'après l'American Transit Association » ne figuraient pas dans l'article original et furent ajoutés par la rédaction de « Nos Vicinaux ».

L'Union des journaux d'entreprise DE BELGIQUE

La première assemblée générale de l'U. J. E. B. a eu lieu le 13 décembre, à Melsbroek. M. Deswarte, Directeur Général de la Sabena, souhaite la bienvenue aux 32 journalistes industriels présents, puis, au cours d'une allocution, leur fit part de l'intérêt qu'il portait au journal d'entreprise.

« L'extension des journaux d'entreprise », dit-il, « est le signe d'une évolution qui se poursuit dans le monde entier, et tend à transférer progressivement le centre de gravité de nombreux problèmes humains du plan politique vers celui de l'entreprise. C'est au sein de l'entreprise que l'on touche le plus directement l'individu... »

... Au début de l'ère industrielle, l'entreprise était uniquement le lieu du

travail. Aujourd'hui, grâce à l'adjonction de ses services sociaux et médicaux, de ses associations sportives et culturelles, elle est devenue un microcosme. Le travailleur y trouve son gagne-pain, ses amitiés, le recours contre les coups du sort, un cadre pour ses distractions... »

Après le départ de M. Deswarte, M. Servotte (Kredietbank) présenta le rapport administratif ; l'assemblée apprit ainsi que 50 firmes étaient affiliées, représentant un total de 110.000 lecteurs, et chaque mois l'Union enregistre de nouvelles adhésions.

L'après-midi, M. Vanden Eede (Vicinaux), Secrétaire à la Documentation et qui s'occupe de la rédaction du bulletin mensuel de l'Union et de l'échange des clichés, présenta ses deux rapports d'activité.

Une discussion animée s'ensuivit et clôtura cette intéressante réunion qui a prouvé la vitalité croissante de la presse d'entreprise dans notre pays.

Le prix de littérature ferroviaire Chatrian

Nous avons déjà signalé, l'an dernier, la création à Paris, du prix littéraire Chatrian.

Rappelons que Chatrian, collaborateur d'Eckmann, a été employé, puis chef de bureau au Service des Titres de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est et que l'hebdomadaire « Notre Métier - La Vie du Rail », initiateur du prix, a voulu perpétuer son souvenir et encourager la littérature d'inspiration ferroviaire en instituant cette jeune et vivante fondation à laquelle participent les réseaux ferroviaires du monde entier occupant des cheminots de langue française.

En 1950, le prix Chatrian avait été attribué au chef de gare Ch. Agniel pour « Les Laboureurs de la Nuit », dont nous avons donné un extrait. Cette année, le prix de cette fondation internationale va encore

à un cheminot, le mécanicien suisse Emilio Geiler dont le roman « Le drame de l'Express du Saint-Gothard » a déjà été traduit en six langues. Emilio Geiler est également l'auteur d'un roman pour la jeunesse : « Le Mécanicien Lombardi ». En remettant le prix au nom de la Société des Gens de Lettres et en présence de M. Em. Henriot, de l'Académie Française et de plusieurs personnalités du monde des Lettres et des Transports, M. Pierre Descaves a fait un heureux rapprochement entre l'œuvre essentiellement rhénane d'Eckmann-Chatrian et celle d'Emilio Geiler qui se trouve également sur une frontière linguistique et à la limite du monde germanique et du monde latin. Des livres écrits par un ouvrier qui parle de son métier et trace un trait d'union à travers les frontières européennes, arrivent à point nommé.



A Paris, au Foyer interallié des Chemins de Fer, M. Pierre Descaves, Président de la Société des Gens de Lettres, présente à la presse M. Emilio Geiler qui est accompagné de sa jeune fille. A l'extrême droite, M^{me} Georges Day, Secrétaire Générale de la Société des Gens de Lettres. On remarquera que bien que très ému, le lauréat Emilio Geiler ne s'est pas dessaisi de l'exemplaire de « Nos Vicinaux » que notre délégué lui avait remis au cours du déjeuner !

LES membres du Conseil d'Administration de la S. N. C. V. ont tenu à témoigner leur déférente sympathie à leur Président, M. le Comte de Lichtervelde, qui depuis plus de dix ans, dirige leurs travaux.

La salle où siège le Conseil, est ornée des portraits des Présidents qui se sont succédé depuis 1855, mais il y manquait encore l'effigie du Président en exercice, le cinquième.

C'est pourquoi, au cours d'une cérémonie intime, le 8 janvier dernier, le portrait de M. le Président, œuvre du peintre Ph. Piers de Raveschoot, a été installé, en présence de M^{me} la Comtesse de Lichtervelde, de M^{me} De Vos et des membres du Conseil d'Administration.

M. Versichelen, administrateur, prononça à cette occasion le discours suivant :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je tiens tout d'abord à saluer et à remercier la Comtesse de Lichtervelde et Madame De Vos, qui ont bien voulu honorer de leur présence notre cérémonie intime de ce jour.

Mon cher Président,

C'est à la demande de notre Vice-Président et des membres du Conseil d'Administration que m'échoit l'honneur de vous apporter aujourd'hui l'hommage particulier de notre reconnaissance.

Nous voudrions, mon cher Président, que cet hommage vous soit un encouragement à poursuivre longtemps encore l'exercice de la haute charge que constitue la présidence de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, dont vous êtes le cinquième titulaire.

Une lithographie apposée dans l'hôtel de l'Administration Centrale rappelle le souvenir de Monsieur MONTEFIORE-LEVY. Les portraits de Messieurs DE BRUYN et LEVIE, ainsi que le buste de Monsieur FRIS ornent déjà nos locaux. Les membres du Conseil ont estimé que votre œuvre présente appelait un hommage analogue. Ils ont formé le vœu qu'à son tour votre portrait vienne rappeler à ceux qui continueront notre tâche, la somme d'efforts que vous avez consacrée à la bonne marche d'un service public dont vous dirigez les destinées avec tant de compétence et tant de distinction.

On retrouve déjà dans les études que vous avez faites, votre prédilection pour les problèmes de l'organisation sociale et de gestion publique. Dès ce moment peut-être répondez-vous à une vocation héréditaire dont la source était sans doute cet ancêtre de votre famille, ce Jacques de Lichtervelde, Souverain-Bailli de Flandres qui fut, vers le début du siècle 15^{me}, un des Grands-Commis des Ducs de Bourgogne.

Aussi peut-on, sans doute, considérer votre activité dans des organismes industriels et commerciaux comme un complément adéquat à votre formation première, qui fait de vous la personnalité toute désignée pour assumer la présidence d'un service public à caractère économique.

La formation que vous avez reçue a d'ailleurs marqué de son empreinte les réalisations auxquelles vous vous êtes plus spécialement attaché. Citons en premier lieu la construction des nouveaux bâtiments du siège de la Société, initiative dont le but était, tout à la fois, d'améliorer les conditions de travail du personnel et d'affirmer le prestige de la Société elle-même.

Vous avez, en outre, poursuivi une réorganisation profonde des méthodes administratives en usage à tous les échelons de notre entreprise. Pour mener cette tâche à bonne fin, vous avez provoqué la création d'un Service d'Administration et d'Inspection Générales, lequel s'est rapidement mis à l'œuvre pour réaliser un Service central d'Etudes et d'Organisation.



De gauche à droite, M. le Vice-Président De Bruyn, M. le Président Comte L. de Lichtervelde, M. Devos, Directeur Général, écoutant le discours de M. Versichelen.

Dans votre souci de réduire au strict minimum l'importance des frais généraux de la Société, vous avez mis en évidence les nombreux avantages des procédés mécanographiques et vous en avez prôné l'introduction à la Société Nationale.

Toutes ces réformes revêtaient d'ailleurs pour vous une signification qui dépassait leur objet; elles trouvaient leur origine dans un sens social hautement développé. J'en trouve un témoignage dans la constitution d'un Service du Personnel, des Services social, médical, psychotechnique et d'enseignement, toutes réalisations qui furent couronnées par la création d'un Journal d'entreprise, dans lequel vous voyiez un lien entre la Direction de la Société et le plus modeste des agents travaillant aux confins du pays.

Je crois cependant pouvoir déceler votre préoccupation dominante dans l'organisation de la sécurité du travail et de la prévention des accidents. Les résultats acquis dans ce domaine constituent, sans doute, la récompense à laquelle vous attachez le plus de prix en raison des nombreuses souffrances que cette réforme aura permis d'éviter.

On reste confondu devant l'ampleur des tâches que vous avez menées à bien pendant une période d'activité qui n'a réellement pu se développer qu'à partir de la Libération.

On a d'autant plus le droit d'être surpris que cette activité féconde vous la menez de front avec une vocation littéraire et une carrière d'historien qui vous ont ouvert les portes de l'Académie Royale de Belgique.

Nous craignons, mon cher Président, en insistant davantage sur vos immenses mérites, d'offenser votre modestie. Aussi me bornerai-je à vous présenter au nom de mes collègues nos cordiales et affectueuses félicitations pour l'intense activité que vous avez déployée, et terminerai-je en formulant d'ardents souhaits pour que vous puissiez assumer longtemps encore la mission présidentielle, dont vous vous acquittez si brillamment.

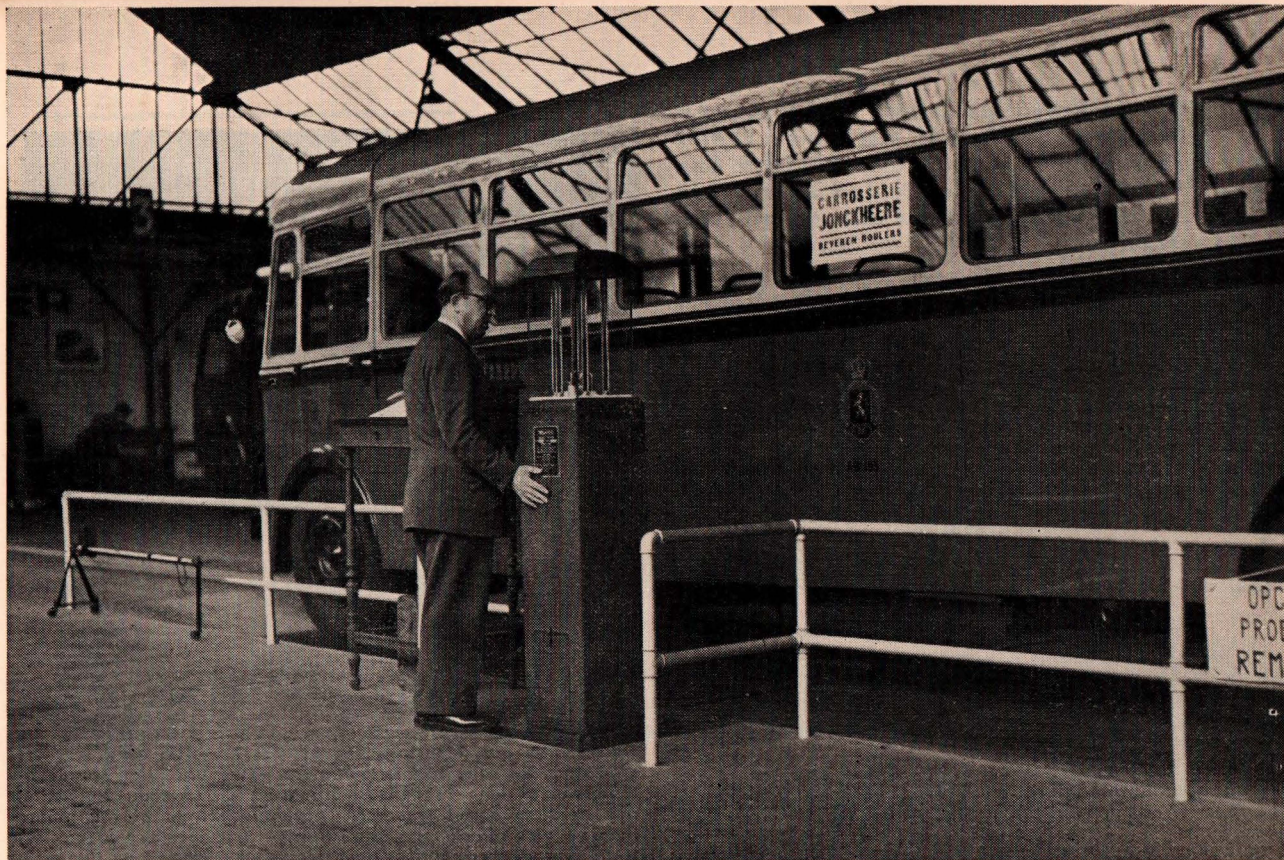
Au milieu des applaudissements, le portrait fut dévoilé par M. le Vice-Président De Bruyn.



De gauche à droite : M. Roberti, administrateur, M. André, administrateur, M. Versichelen, administrateur et M. J. Leclercq, administrateur.

Monsieur le Président adressa alors ses remerciements aux promoteurs de cette initiative et se déclara très sensible aux paroles élogieuses qui avaient été prononcées à son égard. Il reporta sur les membres du Conseil et les dirigeants de la S. N. C. V. les mérites qui lui étaient attribués et évoqua brièvement la carrière de ses prédécesseurs et le rôle particulier qu'ils remplirent.

Un vin d'honneur fut alors servi et l'on but à la prospérité des Vicinaux.



Le contrôle technique des véhicules

Savez-vous que l'autobus pimpant, beau comme un jouet tout neuf, que vous voyez entrer pour la première fois dans la cour de votre dépôt, a subi, avant d'être mis en circulation, toute une série d'essais, de tests et de contrôles aux normes très sévères ?

Les autobus commandés par la S. N. C. V. sont, soit de construction belge, soit montés sur des châssis assemblés en Belgique.

Lorsque les services techniques de notre Direction « Traction et Matériel » ont réceptionné un châssis d'autobus, ils le livrent à un carrossier belge qui travaille, d'après les nouvelles normes belges.

Une fois terminé et définitivement réceptionné, le nouvel autobus est mis en rodage et amené à Bruxelles par les soins des agents réceptionnaires, nos collègues MM. M. Borremans, W. Desmedt et L. Cornélis dont nous vous décrivons un jour les diverses activités.

Chaque véhicule est alors présenté à la station de contrôle technique de la rue Borrens, à Ixelles, où sont installés une série d'appareils enregistreurs très perfectionnés, destinés à l'« examen » de l'autobus.

Après l'agrément du véhicule, des visites trimestrielles obligatoires ont lieu dans les stations de contrôle de la province où le véhicule est utilisé.

Le « contrôle technique » instauré et organisé par le Ministère des Communications, est assuré dans tout le pays par une série de sociétés privées, agréées par le Ministère. Elles travaillent suivant des méthodes et un programme imposés, avec des appareils imposés, ainsi qu'à des prix imposés.

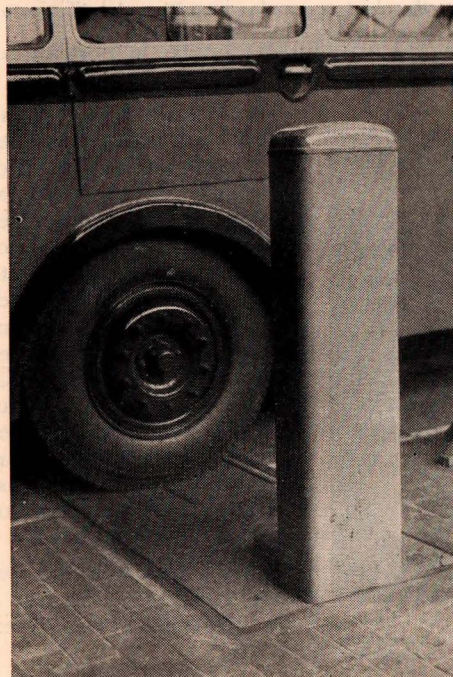
L'unité de contrôle est donc acquise ; de plus chacune de ces sociétés a sa zone d'action bien définie.

Une centaine de stations dont l'ensemble des zones couvre tout le territoire, sont ainsi en activité.

Les photos ci-contre représentent un de nos grands autobus sur un banc d'essai de freins. La revue « Auto-Magazine » nous a aimablement autorisé à reproduire ses clichés, ainsi que le texte d'un article paru en décembre dernier, qui décrit les principaux appareils de contrôle :

Le « freinomètre » fournit des indications fort intéressantes : la capacité de freinage de chaque roue séparément, celle de chaque essieu et enfin la capacité totale moyenne des freins. Ces indications sont exprimées d'une manière très suggestive par des colonnes de liquide coloré permettant au profane de suivre aisément les opérations en cours. Le conducteur actionne les freins au commandement de feux vert-rouge du type classique.

Deux aligneurs indiquent l'état de la géométrie de la direction : l'appareil « Weaver » pourvu d'une sonnerie, alerte l'opérateur



lorsque les chiffres mentionnés au cadran dépassent les normes admises, l'aligneur Bear composé d'un jeu de dents de scie, désigne la dérive par repérage.

L'« Optical Dunlop » permet d'effectuer la vérification du pinçage conditionnant le carrossage.

Un rayoscope contrôle l'intensité des faisceaux fournis par les projecteurs « code » et « route ». Il indique avec précision l'importance des rayons provoquant l'éblouissement, tout en fournissant les éléments permettant d'accroître l'intensité lumineuse.

Par le contrôle technique, on peut également établir certaines caractéristiques et performances de véhicule, que les essais sur route, les plus consciencieux ne peuvent permettre d'obtenir sans de grands risques d'erreur.

Il est certain que grâce à ces mesures de contrôle, on a pu prévenir nombre d'accidents et l'on peut espérer que l'efficacité des organismes de contrôle ne fera que croître, pour le plus grand bien de la sécurité routière.

Le Salon « Automobile », 1952

LE Salon de l'an dernier avait attiré près de 400.000 visiteurs ; il est vraisemblable que celui de 1952, d'une présentation plus remarquable encore, aura dépassé ce chiffre.

Comme chaque année, nous avons visité les halls réservés aux poids lourds, où certains carrossiers exposaient des autobus commandés par la S. N. C. V. Nous y avons recueilli et annoté par-ci par-là, des renseignements et des détails susceptibles d'intéresser les lecteurs de « Nos Vicinaux ».

La politique de la S. N. C. V. en matière de transport de personnes, a déjà été définie maintes fois en ces colonnes, et chaque agent des Vicinaux doit être à même d'expliquer à son entourage, en se référant notamment aux articles parus dans les numéros 29 et 33, dans quelle mesure le transport massif des voyageurs continuera à s'effectuer par tramway électrique et pour quoi nous serons amenés, tôt ou tard, à remplacer par des lignes d'autobus, de nombreuses lignes ferrées.

Le mot « busification » est assurément un horrible néologisme ; aussi, dirons-nous plutôt que la tendance « autobus » gagne indiscutablement du terrain dans les sociétés de transports de tous les pays.

Ceci étant, essayons de voir quels sont les problèmes que les exigences de l'exploitation posent à la technique.

Posons le principe que pour exploiter économiquement il faut adopter le système « One man car ». Dans certains cas, on l'appliquera à tous les services, dans d'autres, uniquement aux heures creuses.

Ce mode d'exploitation, le seul possible, répétons-le, pour que certaines lignes puissent encore être desservies, a pour conséquence :

1°) que l'entrée doit se trouver à l'avant ;

Cette condition est réalisée aux Vicinaux.

2°) qu'une porte de sortie doit autant que possible se trouver au milieu de la voiture, pour éviter au public l'obligation de parcourir toute la longueur du véhicule, lors de la descente ;

3°) qu'il faut pouvoir admettre un certain nombre de voyageurs debout, stationnant entre la porte centrale et l'entrée, afin d'absorber ce qu'il est convenu d'appeler les « pointes de trafic ».

Or, pour disposer d'un dégagement suffisant, il n'y a que deux solutions : disposer le moteur à plat sous le plancher ou mettre le moteur à l'arrière. L'utilisation des surfaces des plates-formes localisées, oblige le technicien à tenir compte de la répartition des charges des essieux. On s'efforcera de décharger l'essieu avant, dont les pneus doivent toujours être simples, pour charger plutôt l'essieu arrière dont les pneus peuvent être jumelés.

Ne quittons pas le domaine technique sans relever le fait qu'actuellement les pièces entrant dans la construction de nos autobus : glaces, portes, sièges réversibles, plafonniers, lampes, etc., sont d'un type identique, quelle que soit la capacité des véhicules.

Nous commençons la visite des stands par celui de la Général Motors. On y voit un autobus destiné à la S. N. C. V. carrossé par Jonckheere, avec moteur G. M. de 140 c. v. disposé à l'arrière du véhicule et qui peut recevoir une soixantaine de voyageurs dont 35 assis.

Remarquons que les commandes et la signalisation des portes ont été réunies en un tableau placé à gauche de la colonne de direction.

De l'extérieur, en soulevant un panneau de la carrosserie, on accède très facilement au moteur qui est disposé longitudinalement à l'arrière du véhicule.

Le moteur est alimenté en air pris à l'avant, au dessus du pare-brise, et amené par des canalisations dissimulées dans le plafond.

Nous avons maintenant examiner 3 autobus construits Outre-Rhin. Le premier est un Büssing avec moteur sous le plancher. Ce véhicule a été acquis par un de nos exploitants. Détail curieux : la roue de rechange est camouflée et se trouve sur la plateforme, laquelle présente une dénivellation par rapport au plancher. L'aménagement intérieur est très luxueux.

A ce propos, il convient d'ouvrir une parenthèse. Nous verrons en effet encore successivement un M. A. N. et un Büssing qui, tous deux, sont également achevés avec un luxe dans les détails qui laisse rêveur, car enfin il ne s'agit pas de cars de voyage. Dans cette question, il y a deux points de vue : ou bien l'on fait de la « série à l'américaine », construction solide, d'un prix de revient modéré et rapidement amorti, ce qui permet de racheter du neuf et de bénéficier ainsi plus rapidement des améliorations techniques et des inventions nouvelles, ou bien on achète une pièce soignée dans tous les détails, mais considérablement plus coûteuse et qu'il faudra conserver longtemps en service, même si le véhicule est démodé.

Jetons cependant encore un coup d'œil... un peu envieux tout de même, sur cet autobus M. A. N. de 75 places, avec moteur Diesel de 145 hp à l'arrière : au poste de conduite, nous remarquons la commande électrique de la boîte de vitesse. Celle-ci a 6 changements avec embrayage individuel pour chaque vitesse, on débraye une seule fois lors du démarrage puis, pour passer en 2^{me}, en 3^{me} et en 4^{me}, on ne débraye plus. Nos services techniques sont fortement intéressés par cette réalisation.

Passons maintenant au stand Jonckheere où nous admirons la jolie silhouette des petits autobus Chevrolet, qui ont fait leur preuve à Bruges. Plus loin, au stand des Usines BROSEL nous admirons un autobus équipé d'un moteur plat et dont les aménagements se rapprochent de ceux que nous avons adoptés.

Nous arrivons ensuite au stand des Ateliers Métallurgiques de Nivelles, qui présentent deux prototypes dont l'un est un bus, genre « brugeois », comme nous disons maintenant en jargon vicinal. La ressemblance n'est pas seulement extérieure. Ayant pris place sur les banquettes, on s'aperçoit que les sièges, les vitres, etc., tout est conforme aux normes que nous appliquons. La seule différence essentielle avec notre autobus Chevrolet, dont le moteur est disposé à l'avant, c'est que les A. M. de Nivelles ont placé le moteur à l'arrière, ce qui permet, comme nous l'avons vu, une meilleure utilisation de la surface du plancher.

Il était utile de terminer ce tour d'horizon du BUS 1952, en pénétrant dans un trolleybus de la firme MAR-MON HERRINGTON importé d'Amérique. Cette carrosserie semble construite d'une seule pièce ; tout y paraît très simple, pas de chromage, pas de nickel superflus, mais des sièges confortables avec accoudoirs et fenêtres style P. C. C. Voilà de la « série » bien achevée dont devraient s'inspirer les carrossiers belges.

Résumons-nous maintenant. Nous avons peu à peu vu se concrétiser les tendances de la S. N. C. V. en matière d'autobus : un moteur à essence ou Diesel à l'arrière, une carrosserie simple sans fioritures inutiles, mais offrant un maximum de confort. Le tout pour un prix d'achat raisonnable obtenu grâce à l'emploi systématique de pièces standardisées ; un tel véhicule sera susceptible d'être amorti en un nombre réduit d'années.

Lorsqu'une ligne d'autobus commencera son exploitation avec ce matériel, la bataille du coefficient sera déjà à moitié gagnée... pour autant que les routes empruntées ne soient pas des fondrières !

La Prévention des Accidents

LE TRAVAIL AUX VOITURES-ECHELLES

- Allo, le dépôt vicinal ?
— Oui, qui est à l'appareil ?
— Le contrôleur Dubreuil; c'est vous, Levêque ?
— Oui, quelles nouvelles ?
— Eh bien voilà, je téléphone d'un café à Maransaux...
— Sur la ligne du « X » ? Quelque chose au fil ?
— Oui, à 300 mètres d'ici, au croisement de la grand'route, le fil a cédé net à la hauteur d'une rosace, après le passage du dernier tram. Je vais reprendre ma faction sur la ligne et je vous attends.
— Est-ce qu'il neige aussi là-bas ?
— Je comprends !
— Allez, c'est la vie comme dit Jean Nohain, on est là dans 20 minutes, vers minuit quart au plus tard; tâchez de trouver un radiateur électrique !
— Compte dessus... !

★

Voilà un genre de dialogue téléphonique que l'on pourrait entendre, un soir, dans un de nos nombreux dépôts...

En effet, si le receveur se repose la nuit, si l'ajuteur a fini à 4 h. ou 5 h., si l'employé a congé le samedi après-midi et si le piocheur se met parfois à l'abri durant les averses et les bourrasques, par contre l'homme de la V. E. peut être appelé à travailler à n'importe quelle heure, par n'importe quel temps, d'habitude entre ciel et terre, c'est-à-dire dans des conditions dangereuses.

Et de fait, en ces dernières années, plusieurs agents, travaillant sur des voitures-échelles ont été projetés dans le vide.

Ces accidents comportant une chute de 6 mètres, ont presque toujours des suites graves.

Leur répétition a amené le Service Général de Sécurité à examiner très attentivement le problème.



L'étude des circonstances se trouvant à l'origine de ces accidents a fait ressortir que ceux-ci étaient dus à 3 causes principales :

1° L'utilisation d'une planche posée sur le garde-corps pour permettre aux agents d'atteindre les parties élevées du réseau caténaire;

2° Le travail sur la plate-forme, dans certains cas particuliers, sans port d'une ceinture de sécurité;

3° L'insuffisance de protection des voitures-échelles à l'égard du trafic routier, principalement la nuit.

En vue d'éliminer ces causes d'accidents, les mesures suivantes ont été préconisées :

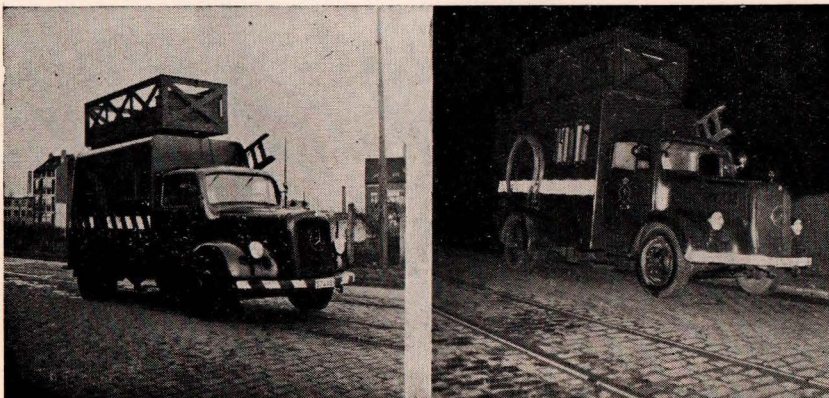
1° Réglementation stricte de l'utilisation de la planche posée sur le garde-corps : divers projets sont à l'examen.

2° Port d'une ceinture de sécurité à bretelles, pourvue d'une corde d'un mètre, dont l'extrémité est attachée par un mousqueton à des anneaux fixés au garde-corps;

3° Signalisation des voitures-échelles au moyen de bandes alternées rouges et blanches, en « Scotch-lite » (1), appliquées sur les 4 faces des véhicules, de manière à les rendre visibles, dans toutes les directions, de nuit comme de jour.

On peut légitimement espérer que ces moyens de protection mettront le personnel du service des lignes aériennes en mesure de travailler dans de meilleures conditions de sécurité.

(1) Le « Scotchlite » se présente sous forme d'un film souple en matière synthétique, qui a la propriété de refléter, dans l'obscurité, les rayons émis par une source lumineuse.



La même voiture-échelle, de jour et de nuit. On remarque que la bande de signalisation, très visible le jour, apparaît lumineuse la nuit, dans les rayons des phares d'autos.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 31 Décembre 1951

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	37	37	17	51	74	56	34	136			
	Effectif	813	520	1180	345	582	547	850	270			
	Record pondéré	306,49	193,33	200,09	177,06	443,45	296,59	291,04	345,37			
	Classement	3	7	6	8	1	4	5	2			
Voies et travaux	Record absolu	49	66	18	164	48	82	35	101			
	Effectif	245	159	445	147	185	147	277	105			
	Record pondéré	121,52	105,88	83,16	214,49	91,80	132,91	96,95	121,53			
	Classement	4	5	8	1	7	2	6	3			
Petits Ateliers	Record absolu	184	87	116	184	70	130	71	151			
	Effectif	42	54	307	17	74	32	191	13			
	Record pondéré	81,12	46,67	360,99	33,13	52,24	45,82	143,42	19,63			
	Classement	3	5	1	7	4	6	2	8			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	56	229	119	45	47	279	125	39	101	62	251
	Effectif	192	74	192	137	140	96	86	156	127	209	132
	Record pondéré	105,53	170,94	234,08	61,82	66,03	277,18	107,67	62,02	135,11	123,64	307,61
	Classement	8	4	3	11	9	2	7	10	5	6	1

Record absolu = le plus grand nombre de jours consécutifs sans accident chômant.
Record pondéré = $\frac{\text{Record absolu} \times \text{Effectif}}{\text{Effectif}}$ (pendant la période du record).

100

CONCOURS INTER-GROUPES

Soldes des records absolus de jours sans accident à la date du 1^{er} janvier 1952.

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
MOUVEMENT		3	6	0	11	23	7	2	47			
VOIES ET TRAVAUX		27	2	7	0	26	18	0	1			
PETITS ATELIERS		184	59	2	184	32	8	13	32			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
GRANDS ATELIERS		40	229	40	2	14	55	5	20	38	13	0

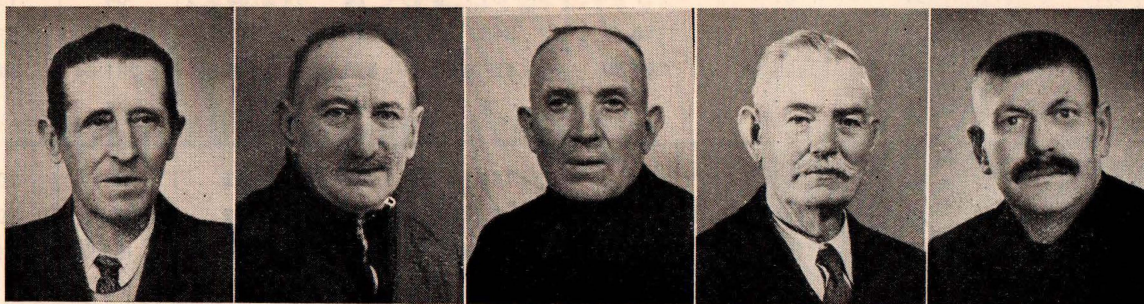
Il convient de remarquer que les chiffres de ce tableau indiquent les records absolus en cours au 1^{er} janvier 1952.

La position relative des concurrents se détermine compte tenu des effectifs participants.

Le Service Général de la Sécurité tiendra une séance le 20 février, au cours de laquelle il sera procédé à la distribution des récompenses aux lauréats.

Nous en relaterons les détails dans le prochain numéro.

LES BELLES CARRIERES



A. Joiret,
machiniste 1^{re} cl.
45 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.

J. Bontemps,
machiniste.
45 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.

J. Jacquemin,
machiniste.
40 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.

Th. Leuckx,
piocheur.
45 ans de service.
Gr. Brabant.

A Van den Bergh,
wattman.
40 ans de service.
Gr. Brabant.

Par suite de l'abondance des matières, les noms et les portraits des agents pensionnés en janvier 1952 paraîtront dans le prochain numéro.



J. De Samblanckx,
ouvrier qualifié.
47 ans de service.
Gr. Brabant.



A. Kутten,
machiniste
41 ans de service.
Gr. Nam.-Lux.



J. Polfliet,
conducteur
47 ans de service.
Gr. Brabant.

ECHOS DE LA SAINTE-ELOI A CUREGHEM

Le 30 novembre dernier, dès le coup de sirène de midi, les hommes des brigades des ateliers de Cureghem, se transformèrent en tapissiers-garnisseurs et lorsque dans l'après-midi, M. Cuvelier, Ingénieur en Chef, accompagné de M. Hausman, Ingénieur technicien, firent le tour des ateliers, ils purent admirer, à loisir, l'ingéniosité et le savoir-faire de leurs hommes.

Le coup d'œil était magnifique. Des douzaines de bougies brûlaient sur les tours et établis; aux murs les splendides niches de Saint-Eloi, tendues de velours ou de papier bleu parsemés d'étoiles dorées, étaient brillamment éclairées.

Le cortège officiel entra dans le nouveau bâtiment, en suivant les flèches qui indiquaient... « Bar Saint-Eloi » ! pour inaugurer le nouveau réfectoire.

Faut-il dire que trois semaines auparavant la disposition de ce local était plus que problématique, mais les maçons « vicinaux » ont fait perdre un fameux pari à M. Hausman !

Le futur réfectoire constituera une splendide salle de fête. La place nous manque pour décrire le talent avec lequel les murs avaient été dressés, mais si vous saviez ce qu'on peut réaliser avec du tissu de... drapeau rouge et des franges d'anciens rideaux de tram !

Un bravo aux décorateurs bénévoles qui travaillèrent d'arrache pied après leurs heures; bravo aux volontaires, du buffet de

l'Espoir-Vicinal, un bravo surtout aux infatigables musiciens menés par le brigadier Em. Van Droogenbroeck !



Le joyeux orchestre des ateliers de Cureghem, de gauche à droite : Van Droogenbroeck Emile, Taelmans J.-B., Degreve François, Van Ginderdeuren Petrus, De Vits Richard, (assis) Met Eugène.

Vicinale L'électrification

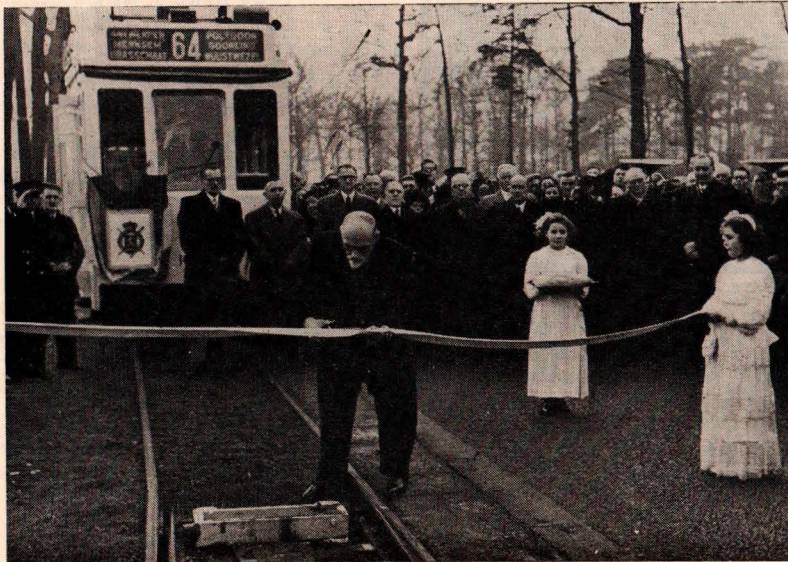
DE LA

section Brasschaat (Polygoon) - Wuustwezel (frontière)



LES PROPOS DU

CONTROLEUR BOUDARD



M. Marck, ancien ministre, coupe le ruban symbolique. (Photo Peeters).

Le 23 décembre dernier, a été mise officiellement en service la section électrifiée Brasschaat-Wuustwezel, jusqu'ici exploitée par autorail, et qui établit une nouvelle liaison directe vicinale d'Anvers à la frontière néerlandaise.

A 13 h. 30, la motrice 10.110 artistiquement décorée, quitta le dépôt de Merksem, conduite par le chef-wattman De Wachter.

A Brasschaat, M. le Directeur Général prit place dans la voiture où se trouvaient déjà M. Vermeire, Ingénieur en Chef, Chef de Groupe; M. Cuvelier, Ingénieur Technicien, Chef de Service, et M. Spelmans, Chef de Service. A la limite de la commune de Wuustwezel, le traditionnel ruban, tenu par deux petites filles, fut coupé par M. Marck, ancien ministre, au son de la « Braban-

çonne », exécutée par une fanfare vicinale, composée d'agents de Merksem et d'Oostmalle.

Plus loin, le tram inaugural croisa l'autorail qui faisait son dernier voyage, ce fidèle serviteur était couvert de crêpe et de couronnes vertes !

Le village de Wuustwezel était en fête, une foule considérable assista au défilé de sociétés locales, d'enfants des écoles, de pompiers, etc.

Plusieurs discours furent prononcés à la Maison Communale, on y entendit même un vieil abonné qui déclara avoir demandé l'électrification depuis 23 ans et qui se déclara entièrement satisfait. Ce fut une belle journée pour le tram, pleine de réconfort pour notre personnel, qui put constater combien nos services étaient appréciés par la population.

B. — Je ne sais pas si vous l'avez déjà remarqué, mais au point de vue des accidents, il y a des périodes heureuses et calmes, pendant lesquelles on pourrait croire que tous les camions ralentissent sagement avant de croiser une voie de tramway !

R. — Oui, mais il y a, par contre des semaines vraiment noires.

R. — Par-ous un peu des poids lourds ; hier, c'était ce 15 tonnes qui s'est jeté en travers de notre voie en siège spécial.

Sur son flanc, il y avait marqué « Le biscuit Cousin, léger à l'estomac » ! mais il a fallu la grue spéciale de la S.N.C.B. pour le relever !

B. — Durant cette quinzaine de la sécurité, les piétons interviewés par les journaux, ont été tous d'accord pour qu'on supprime les automobilistes !

R. — Parfaitement, les grosses américaines et les petites Renault qui se jettent entre vos jambes à l'improviste.

B. — Par contre, si l'on écoute les revues des divers autoclubs, il n'y a qu'une solution : supprimer les piétons !

R. — Oh, au train où ça va ! Les routes modernes n'ont déjà plus de pistes cyclables ni de trottoirs.

B. — D'après eux, le piéton n'est pas raisonnable : au lieu de sauter d'un arbre à l'autre, en s'accrochant aux branches, il s'obstine à vouloir marcher et même à traverser la chaussée !

R. — Songez qu'il y a 8 millions d'habitants et plus de 800.000 automobilistes, c'est-à-dire qu'il n'y a que 10 piétons pour un automobiliste ; nous avons beau être méfiants, nos jours sont comptés !

B. — Profitons de notre majorité, toute provisoire, pour exiger une loi qui interdise le stationnement des autos en ville ; vous verrez alors avec quelle rapidité nos motrices et nos autobus circuleront dans les rues.

A propos de stationnement, je viens encore d'apprendre qu'un chef-train et son wattman, fatigués de stationner devant un feu éteint par avarie, se sont avancés sur la section.

R. — C'était leur droit.

B. — Bien sûr, mais ils avaient jugé inutile de piloter et ce fut la catastrophe !

R. — Dans une courbe, comme d'habitude sans doute ?

B. — Ils ne connaissaient pas par cœur l'article 14, page 36, D - Fonctionnement défectueux...

R. — (récitant)... **piloter en faisant arrêt à 200 m. des courbes et dos d'âne pour permettre au receveur de précéder le train à une distance suffisante pour donner le signal d'arrêt au train rencontré.**

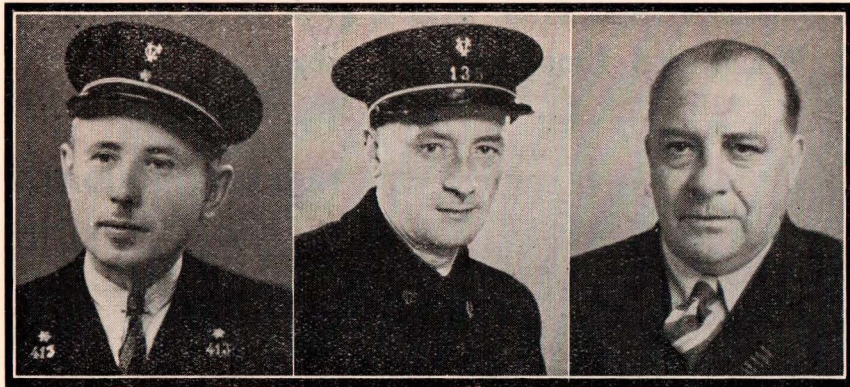
B. — Bon, je marque votre nom d'une croix : le rappel est fait !

Liste des Agents mis à la pension à 65 ans

MOIS DE DECEMBRE 1951

Verswijfelt Louis, chauffeur . . .	31 années de service, Anvers	
Leberger Henri, wattman . . .	41 id.	id.
Van Rooy Jozef, ouvrier qualifié	29 id.	id.
Smets Stanislas, wattman . . .	35 id.	id.
Kellens Léonce, piocheur . . .	30 id.	Flandres
Marroye Gustave, brigadier . . .	26 id.	Hainaut
Joiret Armand, machiniste 1 ^{re} cl.	45 id.	Liège-Limb.
Noelanders Auguste, chef-piocheur	34 id.	id.
Jacquemin, J., machiniste 1 ^{re} cl.	40 id.	id.
Bontemps Joseph, machiniste . . .	45 id.	id.
Vandendyck Louis, freineur . . .	12 id.	id.
Van Hofstadt Alfred, wattman . . .	39 id.	Brabant
Van den Bergh Alfons, wattman	40 id.	id.
Rimeaux Jean, chauffeur . . .	38 id.	id.
Vanderlinden Jules, machiniste . .	37 id.	id.
Thomas Armand, piocheur . . .	29 id.	id.
Leuckx Théophile, piocheur . . .	45 id.	id.
Ooms Joseph, wattman . . .	30 id.	id.
De Samblanckx Johan., ouvrier qualifié	47 id.	id.

NÉCROLOGIE



Grymonprez J.
conducteur 1^{re} cl.
Gr. des Flandres.
Entré le 15-7-1914.
Décédé le 19-12-51.

Leysen K.
receveur.
Entré le 8-6-1928.
Décédé le 2-11-51.

Demôgue O.
chef de service 1^{re} cl.

Le 4 janvier 1952, M. Demôgue, Chef de service au Groupe de Louvain, est décédé après une pénible maladie.

Tous ceux qui l'ont connu, ont appris cette triste nouvelle avec beaucoup d'émotion.

M. Gabriëls, Chef de service, rappela, dans son éloge funèbre, les grandes qualités du défunt : sa droiture, sa cordialité, son respect des valeurs morales.

Entré en service le 7 janvier 1910 comme commis, il gravit tous les échelons, pour être nommé, en 1946, Chef de service de première classe. Il disparaît brutalement, après 42 ans de service. Le personnel du Groupe de Louvain gardera le souvenir de cet homme probe et serviable.

Nous présentons à son épouse et à son fils, nos plus sincères condoléances.

Nous regrettons d'annoncer le décès de :

BEERTS Désiré, contrôleur, gr. Anvers, décédé à l'âge de 56 ans.

VAN MECHELEN André, wattman, gr. Flandres, décédé à l'âge de 46 ans.

VERHAEGEN Pierre, wattman, gr. Hainaut, décédé à l'âge de 60 ans.

MUREAU Julien, machiniste, gr. Hainaut, décédé à l'âge de 56 ans.

CUSSE Jules, machiniste, gr. Hainaut, décédé à l'âge de 64 ans.

MOESEN Jan, machiniste, gr. Liège - Limbourg, décédé à l'âge de 58 ans.

MARCHAL Joseph, wattman, gr. Liège - Limbourg, décédé à l'âge de 65 ans.

LODEWIJCKX Alfons, piocheur, Gr. Anvers, à l'âge de 49 ans.

SOETAERT Charles, brigadier-électricien, Gr. Flandres, à l'âge de 52 ans.

LAURENT Léon, piocheur, Gr. Hainaut, à l'âge de 41 ans.

MICHAUX Louis, wattman, Gr. Namur - Luxembourg, à l'âge de 53 ans.

PARADOMS Adrien, receveur, Gr. Brabant à l'âge de 60 ans.

DE BOE Edmond, chef d'atelier, Gr. Brabant, à l'âge de 65 ans.

Le pays veut

100.000

secouristes

100.000

donneurs de sang

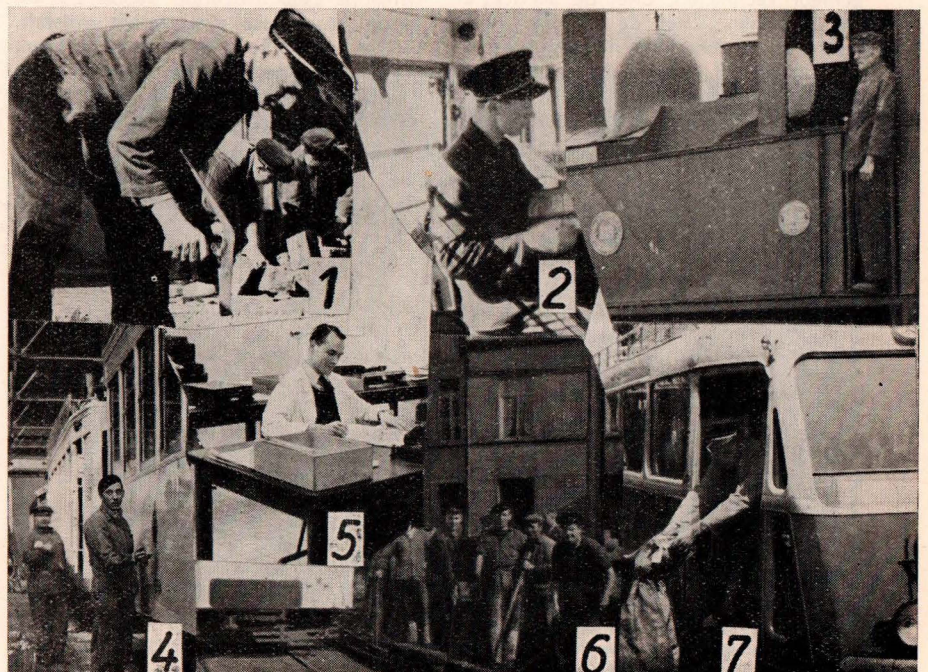
En êtes-vous ?

LES RECONNAISSEZ-VOUS ?...

Voici sept agents photographiés à leur travail et pris au hasard parmi l'immense équipe qui a assuré en 1950 le transport de 267 millions de voyageurs. Chacun dans sa fonction contribue à la bonne marche des Vicinaux.

Nous donnerons le nom de ces collègues dans le prochain numéro. Nous prions le numéro 1, de se mettre en rapport, au plus tôt, avec la Rédaction de « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science à Bruxelles : un petit cadeau lui est réservé !

★



Chronique sociale

LA PENSION LEGALE (suite)

Dans les n^{os} 32 (mai-juin 1951) et 34 (septembre-octobre 1951), nous avons traité de la majoration de rente de vieillesse après enquête (montant et conditions d'octroi).

Nous donnerons encore dans le présent numéro, quelques renseignements complémentaires au sujet de l'octroi de cette majoration.

c) Conditions de ressources.

Contrairement aux dispositions prévues en la matière pour l'octroi de la majoration de rente de vieillesse sans enquête (à laquelle, ainsi que nous l'avons fait remarquer, la plupart des travailleurs salariés peuvent prétendre), il est tenu compte, pour l'attribution de la majoration après enquête, des ressources du demandeur. Dans le cadre de notre chronique sociale, il nous est matériellement impossible de mentionner les divers revenus qui entrent en ligne de compte pour la fixation du taux de la majoration de rente de vieillesse après enquête.

En principe, toutes les ressources du demandeur et, éventuellement, de son conjoint sont prises en considération quelles qu'en soient la nature et l'origine.

Entrent notamment en ligne de compte :

- les revenus professionnels ;
- pour les immeubles bâtis et non bâtis, dont l'assuré et son conjoint sont propriétaires : le revenu cadastral de ces immeubles si ceux-ci sont occupés ou exploités par le propriétaire, ou une somme égale à 8 % de la valeur vénale de ces propriétés si elles sont données en location ;
- un pourcentage des capitaux mobiliers (par exemple : les rentes) ;
- une fraction des pensions d'invalidité ; les rentes alimentaires que les descendants aisés sont réputés pouvoir servir aux pensionnés.

Soulignons que la législation actuelle stipule qu'il n'est compté aucun revenu pour l'unique maison que le demandeur possède et habite.

Voilà certes une amélioration sensible apportée à la législation, car précédemment l'octroi de tout ou partie de la majoration de rente de vieillesse après enquête était refusé à de nombreux pensionnés (assurés libres) parce qu'ils possédaient une maison.

A noter que le demandeur de la majoration après enquête, en cas de non-déclaration de certaines ressources dont il ne pouvait ignorer l'existence, perd le droit à la majoration pendant une période de 4 trimestres. Si l'assuré a agi avec des intentions frauduleuses, la majoration lui est refusée pendant une période de 8 trimestres.

3. — Calcul du montant de la pension de vieillesse après enquête.

Le principe du calcul de cette majoration est le suivant : le montant maximum de la majoration est accordé lorsque le montant annuel des ressources de l'assuré et, éventuellement, de son conjoint n'est pas supérieur à 5.600 fr. s'il s'agit d'un assuré marié, et 3.800 fr. s'il s'agit d'un assuré célibataire, veuf, divorcé ou séparé de corps et de biens.

Si le montant des ressources est supérieur aux chiffres cités ci-dessus, le montant de la majoration est égal à la différence entre son montant maximum et la fraction des ressources qui dépassent les limites de 5.600 fr. ou 3.800 fr.

Un exemple illustre plus clairement ce principe apparemment compliqué.

Un demandeur marié, né en 1887, dispose de 6.000 fr. de ressources :

	Taux maximum :		2.100,00 fr.
Calcul	Ressources :	6.000,00 fr.	
du	Immunitisation :	5.600,00 fr.	
montant			400,00 fr.
	Taux à accorder :		1.700,00 fr.

Supposons qu'un demandeur veuf, né également en 1887, disposant de 4.200 fr. de ressources par an :

	Taux maximum :		1.000,00 fr.
Calcul	Ressources :	4.200,00 fr.	
du	Immunitisation :	3.800,00 fr.	
montant			400,00 fr.
	Taux à accorder :		600,00 fr.

Nous faisons à nouveau observer que les montants de 1.700 fr. et 600 fr. sont triplés et que nous obtenons ainsi respectivement comme majoration de rente de vieillesse annuelle après enquête : 5.100 fr. et 1.800 fr. pour les susdits exemples.

En outre, il est ajouté à ces taux une somme annuelle de 2.400 fr. ou 1.200 fr., selon qu'il s'agit d'un homme marié ou d'un autre assuré. Ces sommes représentent l'allocation compensatoire payée par l'administration communale avant le 1-1-1949.

En cas de demande de majoration de rente de vieillesse après enquête, avant l'âge de 65 ans, le montant fixé comme indiqué ci-dessus, est réduit par applications des coefficients prévus par la loi.

D'autre part, si l'assuré n'a pas effectué le nombre de versements légalement prescrits ou si le montant de ceux-ci est insuffisant, la majoration est diminuée pour chaque versement manquant ou insuffisant de :

- 150 fr. s'il s'agit d'un homme marié ;
- 100 fr. s'il s'agit d'un autre assuré, à l'exception de la femme mariée ;
- 75 fr. s'il s'agit d'une femme mariée.

4. — Introduction des demandes de majoration de rente de vieillesse après enquête et décision concernant cette dernière. — Mode de paiement.

a) Auprès de quelle autorité la demande doit-elle être introduite ?

L'assuré qui désire bénéficier de la majoration de rente de vieillesse après enquête (généralement l'assuré libre et l'ancien travailleur qui ne remplit pas les condition requises pour obtenir la majoration sans enquête), doit introduire sa demande auprès du receveur des contributions dans le ressort duquel il a sa résidence effective.

Le demandeur est tenu de se présenter en personne ; en cas de maladie ou d'infirmité dûment constatée par un certificat médical, il peut mandater un tiers auquel il aura donné une procuration.

Le demandeur doit présenter sa carte d'identité et, éventuellement, celle de son conjoint. De plus, il doit être en possession des documents nécessaires relatifs aux diverses ressources.

Le receveur des contributions délivrera un accusé de réception à chaque demandeur.

La demande peut être introduite au plus tôt le 1^{er} du mois au cours duquel l'assuré atteint 65 ans accomplis, ou, s'il s'agit d'une entrée en jouissance anticipée de la majoration de rente de vieillesse, dans le courant du mois suivant celui au cours duquel le brevet de rente de vieillesse a été délivré par l'organisme assureur.

Nous faisons remarquer que par suite des modifications que la législation sur les pensions a subi depuis 1946 au point de vue de l'estimation des ressources, certaines personnes qui ne pouvaient précédemment prétendre à l'attribution, ont toujours la faculté d'introduire une demande de révision auprès du receveur des contributions. Ceci peut également se faire si les ressources déclarées lors de la demande subissent une modification de nature à ouvrir le droit à la majoration ou à augmenter le montant de celle-ci.

(A suivre).

Jan NEYENS.

Organisation des magasins

DANS NOS ATELIERS

Ceux qui ont connu nos magasins avant la mise en application des principes d'organisation, ont pu se rendre compte qu'une amélioration de leur gestion était devenue nécessaire.

Tout le monde trouve normal que la manipulation des espèces (billets de banque, etc) soit soumise à des règles strictes et à un contrôle rigoureux dans les bureaux où elle s'effectue. Il n'existe aucune raison de ne pas appliquer le même régime aux opérations effectuées dans les magasins, où reposent des pièces dont la valeur atteint parfois des sommes plus considérables que celles confiées aux coffres-forts les mieux armés.

Maintenant que cette réorganisation des magasins est presque terminée, il est intéressant de savoir sous quelle forme elle fut réalisée et quels en furent les principes de base.

Mais avant tout, définissons le terme « magasin ».

Le « magasin » est un endroit où est entreposée une provision de pièces de rechange, nécessaires à la réparation et à l'entretien du matériel roulant et des installations en général.

Le Service de la distribution doit veiller au maintien des réserves minimum, **afin de disposer, en tout temps, des pièces nécessaires.**

Le travail préliminaire, en vue de la réorganisation, consistait à établir des clefs de codes et à codifier tous les articles différents en magasin.

Ensuite, les Commissions de normalisation, fonctionnant en collaboration avec le Service d'études, eurent comme tâche de limiter le nombre d'articles au strict mini-

mum. Ce ne fut qu'à la fin de ces travaux, longs et difficiles, que purent être entreprises la rédaction et l'impression des catalogues des matières et objets d'approvisionnement.

L'étude prévoit deux types de magasins :

a) les magasins ordinaires : ce sont ceux qui n'ont en stock que des articles d'usage courant, qui sont régulièrement consommés ;

b) les magasins spécialisés : ce sont ceux qui possèdent, en dehors des articles d'usage courant, un stock

mettent un cheminement aisé du personnel et des marchandises.

Ces dispositions ont été arrêtées après une étude approfondie des mouvements, dans le but d'éviter des déplacements inutiles, tout en utilisant au maximum la surface disponible.

Il va de soi que l'étude des casiers fut poussée jusque dans les moindres détails, en fonction des articles à stocker et de la normalisation des éléments de fabrication. C'est ainsi que les métaux en barres furent placés horizontalement, dans des rayons spécialement étudiés, qui permettent le placement et l'enlèvement latéral des barres par un seul homme.

Le bon sens suggéra l'emplacement des pièces lourdes et des matières liquides dans les casiers inférieurs ; de même, l'endroit indiqué pour le stockage des réserves où l'on puise fréquemment, se trouve près de l'entrée du magasin et l'entreposage des matières inflammables s'impose dans des locaux séparés.

On conçoit difficilement qu'un magasin modèle ne soit pas tenu proprement. La lutte contre la poussière doit être entreprise impitoyablement. Poussière et humidité font plus de dégâts que la manipulation des matériaux.

Tous les rayons sont peints en gris et les murs du magasin sont blanchis à la chaux.

L'emploi de tiroirs est à déconseiller, ils servent le plus souvent à cacher le désordre.

Etes-vous certain que tous les tiroirs de votre propre bureau soient en ordre ?

Les différents rayons sont iden-



MAGASIN DE MERKSEM.
Rayonnage-type pour fers.
(Ph. Peeters).

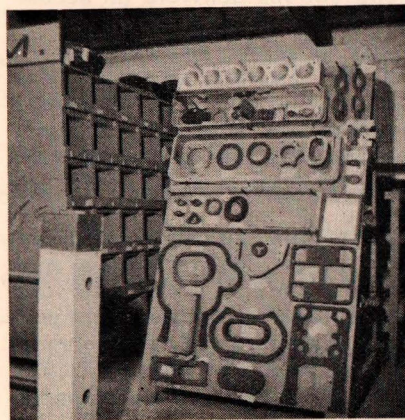
d'articles spéciaux et notamment des pièces utilisées exceptionnellement ou dont la valeur marchande est élevée.

En dehors de ces magasins, il existe encore des dépôts dits « d'entretien », qui ne détiennent qu'une provision limitée et constante d'articles, nécessaire à l'entretien normal pendant un mois, provision qui est périodiquement complétée, révisée et adaptée aux besoins du dépôt.

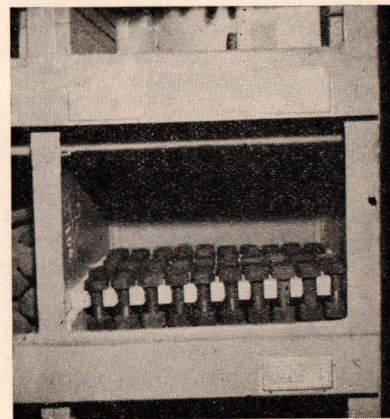
DISPOSITIONS INTERIEURES

Dans un magasin organisé, la hauteur des rayons ne dépasse pas les 2 m., supprimant ainsi l'emploi d'échelles, ce qui fait gagner du temps, diminue les possibilités d'accidents et la fatigue des magasiniers.

En principe, les rayons sont disposés perpendiculairement à une allée centrale de 1,40 m. de large environ. Les couloirs, entre les rayons, ont une largeur de 80 à 90 cm. et per-



MAGASIN DE TOURNAI.
Panneau pour classement des joints.
(Ph. Verbeek).



MAGASIN DE TOURNAI.
Casier-standard.

tifiés au moyen d'inscriptions qui peuvent être enlevées et facilement remplacées. Un plan général est affiché sous verre, ce qui permet aux non-initiés de se guider dans le magasin.

Les magasins situés en plein air (pour les rails par ex.) ne peuvent être envahis par les mauvaises herbes. Rappelons qu'il existe d'actifs produits herbicides.

LE STOCKAGE DES PIÈCES

Les articles qui ne sont plus employés ou sont inutilisables doivent être éliminés. Un magasin n'est pas un musée. Un stock qui reste un stock, coûte de l'argent et perd de

rent le numéro de code, la désignation en clair de l'article, l'unité et le stock minimum.

L'emploi de fiches de casier est limité aux articles qui ne sortent pas à la pièce, c'est-à-dire ceux qui sont pesés ou mesurés.

LE BON DE SORTIE

Les marchandises ne sont délivrées que contre remise d'un bon de sortie. Ce document constitue une traite sur le magasin, c'est donc une pièce de valeur qui doit être visée par une personne compétente et responsable, en l'occurrence le chef d'atelier.

Aucun bon ne peut être rédigé par

LA FICHE DE STOCK

Un employé du bureau est chargé de la tenue des fiches de stock dans un local séparé. Ces fiches sont placées dans les tiroirs de sa table de travail, du côté gauche, le recto des cartes étant tourné vers lui. Les mouvements sont ainsi réduits au minimum.

Les fiches de stock sont de couleurs différentes. Chaque couleur correspond à un chapitre-magasin.

Les renseignements suivants figurent à la nouvelle fiche de stock : la désignation de l'article, le numéro de code, l'unité, le stock minimum le stock maximum, le prix unitaire et la date depuis laquelle ce prix unitaire est d'application, puis, au bas de la fiche, les statistiques de consommation pour 14 semestres.

Des colonnes sont encore prévues pour :

La date de délivrance des matières ; le numéro du travail ; la quantité sortie ; le solde ; la quantité entrée.

Les nouvelles fiches de stock utilisées se différencient des anciennes par le fait que la colonne « Valeur » a été supprimée ; pour obtenir la valeur du solde, il suffit de multiplier celui-ci par le prix unitaire.

Lors de l'inventaire général annuel, ce dernier est également dressé au point de vue « valeur ». Les statistiques, figurant au bas de la fiche de stock, sont indispensables pour la fixation des stocks minimum et maximum.

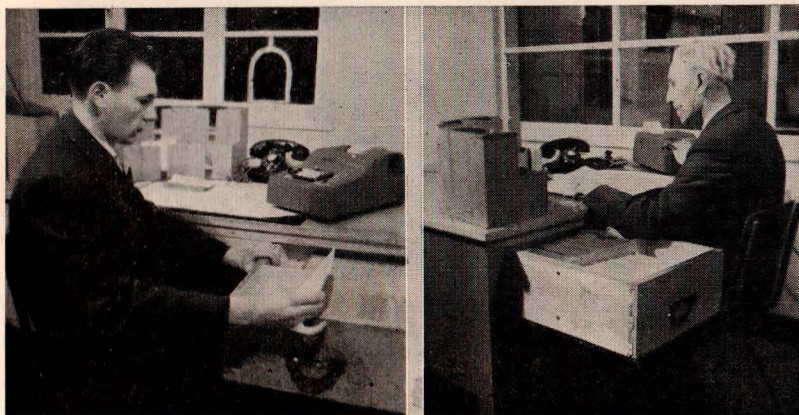
Les sorties sont tenues au jour le jour. Les bons de sortie sont d'abord classés dans l'ordre numérique croissant des numéros de code. Dès que les inscriptions de sortie sont faites sur les fiches, et que le stock après sortie, figurant sur le bon, a été comparé au solde inscrit sur la fiche de stock, les bons de sortie sont répartis dans des casiers spéciaux, qui se trouvent en forme de demi-cercle sur le bureau. Chaque casier correspond à un chapitre-magasin. Le total des sorties par chapitre-magasin est porté tous les 5 jours sur un formulaire spécialement étudié à cet effet.

Ensuite, les bons sont classés par imputation comptable et à nouveau valorisés. Le montant total des sorties par imputation comptable doit être égal à celui figurant à la situation par chapitre-magasin.

Cette méthode a le grand avantage de répartir le travail sur trente jours et d'éviter la pointe en fin de mois.

Les photos ci-contre donnent une idée de l'aspect d'un magasin après application des principes précités.

Traduction d'un article de
A. DE MEERSMAN
Moniteur d'Organisation



*Inscription des sorties
sur les fiches de stock*

*Répartition des sorties
par imputation-comptable.*

(Ph. Peeters).

sa valeur. Il n'y a, par exemple, pas lieu d'être fier de posséder 20.000 articles différents en magasin, alors que 10.000 pourraient suffire probablement. La valeur d'un magasin ne s'évalue ni au nombre d'articles qu'il contient, ni à leur valeur globale, mais bien **aux coefficients de rotation de son stock**. Plus le coefficient de rotation est élevé, plus grand sera le rendement du magasin.

Il n'est pas recommandé de stocker des articles déjà utilisés ou irréparables ; on ne trouve plus d'amateurs pour cela. Des objets vraiment irréparables doivent être envoyés à la mitraille.

Tous les articles débités à la pièce, sont classés horizontalement par séries décimales, c'est-à-dire en séries de 10 ou 100. Cette disposition permet de déterminer le stock restant d'un seul coup d'œil et supprime de ce fait, l'usage d'une fiche de stock au casier. Dans le même ordre d'idée, si des sacs vides doivent être stockés, on en pliera 9 et on les placera dans le 10^{me} sac. Le stock minimum est indiqué en rouge (craie, crayon, corde).

Chaque article est identifié par une étiquette de casier (lettres noires sur fond jaune) sur laquelle figu-

rent le numéro de code, la désignation en clair de l'article, l'unité et le stock minimum.

Les bons sont récotés à heure fixe par un magasinier. La livraison des marchandises demandées est également assurée par le personnel du magasin. Les usagers ne peuvent se rendre au guichet du magasin que pour des cas urgents et exceptionnels. Il va de soi que les différentes sections doivent être bien et rapidement servies, tel un commerçant qui sert ses clients.

Les renseignements suivants figurent sur le bon de sortie :

Le numéro du travail ; le stock après sortie ; le numéro du code ; la désignation de l'article ; la quantité délivrée ; l'unité ; la date ; la section d'où émane la demande.

Un nouvel élément est constitué par l'indication sur le bon de sortie du stock qui reste en magasin après livraison. Ce renseignement, inscrit par le préposé qui enlève la marchandise du casier, s'obtient par comptage direct et constitue l'élément de base pour la tenue de l'inventaire permanent en quantité. Il va de soi que le classement rationnel des marchandises est à la base de ce comptage instantané.

LE MUSÉE DES CHEMINS DE FER BELGES

Le Musée des Chemins de fer, inauguré récemment, constituera un souvenir tangible des manifestations organisées à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la S. N. C. B.

Comme le fit remarquer, dans son discours, M. Delory, Directeur Général de la S. N. C. B., il était assez paradoxal pour notre pays — le premier en date sur le continent à avoir construit un chemin de fer — de ne point posséder encore un musée de ce genre alors que la plupart des pays d'Europe ont érigé le leur depuis longtemps.

L'idée maîtresse qui a présidé à son organisation, a été de retracer l'histoire du réseau ferré belge, sous ses différents aspects, et d'en faire un instrument didactique de premier ordre. Les techniciens, les étudiants des grandes Ecoles, pourront confronter, aux sources mêmes, les étapes parcourues depuis 1835 et constater les énormes progrès ferroviaires qui ont été accomplis en un peu plus d'un siècle. Quant au public ordinaire, il trouvera également matière à s'instruire, tout en se distrayant.

Le Musée des Chemins de Fer belges, installé provisoirement dans les anciens locaux de la gare de Bruxelles-Nord, comporte déjà trois salles.

Signalons dans la première, la locomotive authentique, dénommée « Pays de Waes », de l'ancienne compagnie à voie étroite, d'Anvers à Gand à travers le pays de Waes. Cette locomotive pèse, vide, 13 tonnes et demi, et en ordre de marche, 17 tonnes et demi. On peut aussi admirer dans ce hall de nombreuses maquettes, reproduisant au dixième, différents types de locomotives,

autorails, voitures, fourgons et wagons, etc... utilisés sur le réseau belge de 1835 à nos jours, et qui ont été construits par les apprentis des ateliers centraux de la S. N. C. B.

Cette collection de maquettes sera complétée, chaque année par de nouveaux modèles construits dans les écoles d'apprentissage de la S. N. C. B.

La première salle comporte en outre de nombreux graphiques, plans, estampes, etc... relatifs à l'histoire des chemins de fer belges et à leur exploitation.

La deuxième salle est spécialement réservée à la numismatique (204 médailles) et à la philatélie.

On y voit encore une série de planches de James Thiriart, montrant les uniformes de services, de 1838 à nos jours : des lithographies, des brochures anciennes, une collection d'anciens titres de transport, etc...

La troisième salle est consacrée partiellement à la Résistance des cheminots pendant la dernière guerre.

De plus, on y a rassemblé des pièces et maquettes de matériel ferroviaire fabriquées par l'industrie

belge, ainsi que certaines pièces du matériel de voie employé dans notre pays depuis 1835.

Ce Musée est appelé à devenir un centre documentaire du plus haut intérêt.

Pour nos collègues de province, une visite de la capitale comportera désormais un passage obligatoire au Musée de la Gare du Nord.



La salle des collections philatéliques et numismatiques. (Cliché Revue « Trains »).

Bientôt 75 ans



Si l'on considère son âge, la S. N. C. V. est assurément une vieille dame respectable, mais, en réalité, elle est plus jeune d'allure que jamais, car elle a su mettre à profit les dernières réalisations de la chirurgie esthétique : elle a suivi les cures modernes de désintoxication... ferroviaire et utilisé les hormones rajeunissantes, sous forme d'injection de P. C. C., de G. M., etc !

Cette grand'mère « à la page » se plaît cependant à feuilleter parfois l'album de famille, où des cartes postales et des photos jaunies racontent l'histoire des succès de sa jeunesse, en 1900, à l'époque où on la réclamait partout, car elle créait sur son passage, le bien-être et la richesse.

Malheureusement, les témoins vivants de ses débuts dans la carrière des transports, deviennent de plus en plus rares et,



Voici, photographiés en 1896, quatre contrôleurs de la « Nationale » comme on disait à cette époque. C'étaient des contrôleurs de la Direction Générale de la S. N. C. V., qui allaient surveiller dans tout le pays l'exploitation des sociétés fermières.

Des sanctions graves pouvaient être ordonnées par la Société Nationale envers les agents des sociétés exploitantes. Aussi, la venue de ces contrôleurs galonnés était-elle particulièrement redoutée !

Assis, les contrôleurs M. Mimeus et M. Detiege (tous deux décédés). Debouts : M. Albert, pensionné depuis 1934. Il est actuellement âgé de 83 ans et jouit d'une excellente santé; cette année il a encore fait un voyage... au Portugal.

A droite, M. De Muélenare (décédé), père de notre collègue, chef de bureau à la Direction des Voies et Travaux.

d'Histoire Vicinale !

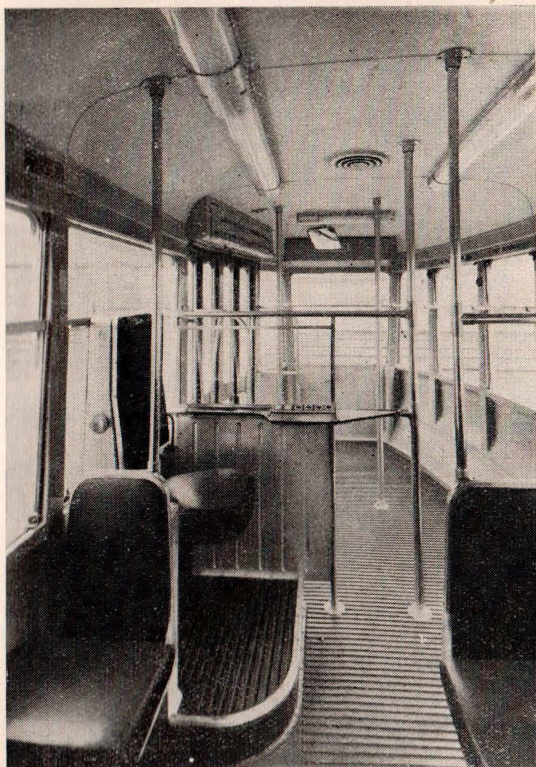


d'autre part, ce qui nous reste comme souvenirs tangibles du passé est regrettamment restreint. Nous craignons donc qu'il soit déjà trop tard pour essayer de compléter les archives officielles.

Or, en 1959, notre Société, s'appuyant sur un passé riche de réalisations et de tradition, fêtera son 75^{ème} anniversaire. Il serait désirable de nous préparer activement dès à présent, à rassembler le plus de documents possibles : photos, vieux horaires, anciens billets, maquettes, plans, relations de voyages, etc.

« Nos Vicinaux » accueillera avec reconnaissance tous les envois pouvant contribuer à illustrer l'histoire si vivante des transports secondaires en Belgique.





des fenêtres plus larges et plus grandes, qui donnent à la voiture une silhouette plus européenne semblable à celle des tramways de Suisse, de Suède et d'Allemagne.

Comme on le voit sur la photo à gauche, le sas d'entrée à l'arrière est bien dégagé et les voyageurs sont invités à ne pas y stationner, car la sortie par cette porte est strictement interdite.

La photo, à droite, montre le large couloir et la première porte de sortie située avant le bogie arrière. La deuxième porte de sortie se trouve à l'avant, près du poste de conduite. L'éclairage est assuré par tubes fluorescents installés dans des enveloppes en matières plastiques transparentes. Les demandes d'arrêt se font par boutons-poussoirs avec lampe témoin.

Les voyageurs apprécient l'agréable température ambiante maintenue par le conditionnement d'air, d'autant plus que les 700 autres voitures du parc des T. U. B. ne sont pas chauffées.

Tout comme nos usagers de Charleroi, le public bruxellois a constaté avec plaisir l'absence de trépidation ainsi que la douceur de la suspension mixte (ressorts hélicoïdaux et caoutchouc).

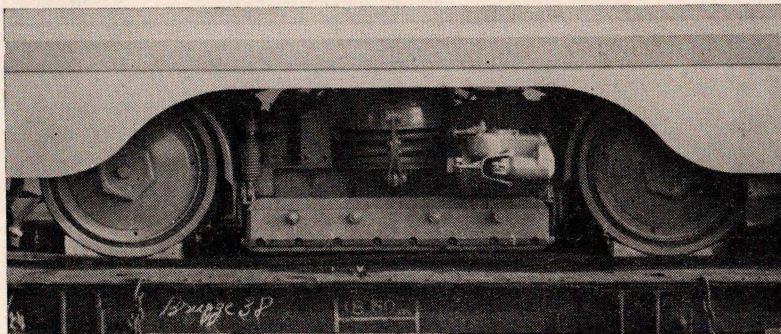
On sait que la construction des P. C. C. a été confiée à « La Brugeoise » et aux « Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi ». En plus des 24 P. C. C. vicinales déjà fournies, ces firmes ont enregistré de nombreuses commandes notamment : 21 voitures pour La Haye, 5 pour Belgrade et 1 pour Hambourg, sans parler des 50 unités des T. U. B.

Telle qu'elle est, la « 7.000 » des Tramways Urbains

LES NOUVELLES MOTRICES

des

T. U. A. B.



(Photo B. De Doncker, cliché Rail et Traction).

LE Comité de Gestion des « Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise » avait annoncé, il y a quelque temps déjà, la mise en service de nouvelles voitures. Au début du mois de décembre dernier, les premières unités de la série 7.000 ont fait leur apparition sur le réseau.

On sait que ces voitures sont du type P. C. C., c'est-à-dire que tout l'appareillage électrique est identique à celui des P. C. C. vicinales, en service sur le réseau de Charleroi depuis plus d'un an et demi. (Pour la description technique voir dans « Nos Vicinaux », numéro 16 de novembre 1948, l'article : Une date dans l'Histoire des Vicinaux).

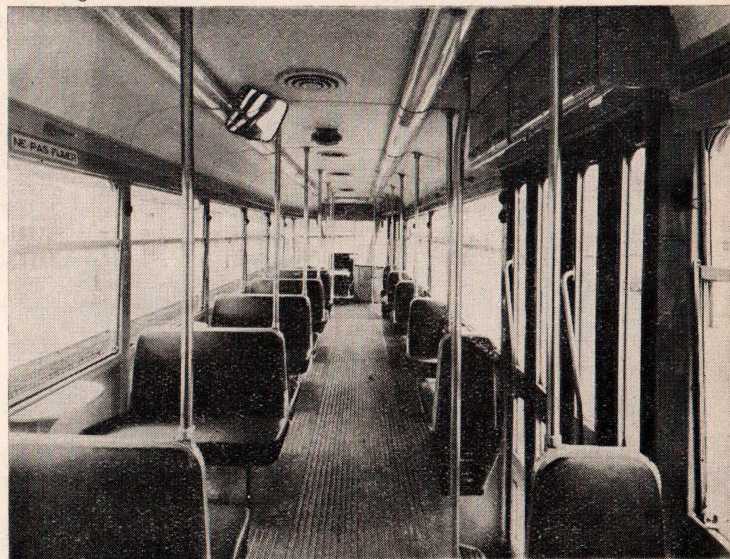
Remarquons que si les bogies sont également semblables, les roues de la P. C. C. vicinale se trouvent à l'intérieur des longerons, vu l'écartement métrique.

La P. C. C. 7.000 ne se différencie donc de la P.C.C. vicinale que par certains détails de la caisse.

Nous croyons intéressant de mettre en regard quelques caractéristiques des deux voitures :

T. U. A. B. 7.000	Type vicinal
Longueur hors tout : 14,131 m.	14,157 m.
Largeur hors tout : 2,200 m.	2,32 m.
3 paires de portes.	2 paires de portes.
Entrée des voyageurs à l'arrière.	Entrée à l'avant.
Sortie au milieu et à l'avant.	Sortie au milieu.
Voyageurs assis : 32.	Voyag. assis : 33.

La différence essentielle, qui frappe immédiatement le voyageur, c'est que les T. U. B. ont préféré adopter



Concours Photographique

1952

Comme nous l'avions annoncé lors de la publication des résultats de notre concours photographique de 1951, nous présentons pour l'année 1952 une nouvelle formule aux amateurs : celle du concours permanent. Le règlement de cette compétition est donné ci-après.

Afin d'encourager les débutants qui ne disposent que d'un « Box », nous avons maintenu les deux catégories : Box et diaphragme variable.

REGLEMENT DU CONCOURS.

Article 1.

Le concours est strictement réservé aux agents en service actif et à leurs enfants célibataires habitant sous leur toit.

Article 2.

En principe, tous les « sujets » sont admis, mais la préférence sera donnée à ceux se rapportant directement aux activités de la S. N. C. V. ou au tourisme en Belgique.

Article 3.

Les épreuves doivent être d'un format uniforme de 13 x 18 pour la catégorie « diaphragme variable » et du format « carte postale » pour la catégorie « Box ». Les photos doivent être imprimées en noir sur papier glacé. Elles ne seront ni encadrées, ni montées sur carton.

Article 4.

Chaque concurrent ne peut présenter qu'une seule épreuve par période de deux mois.

La date limite de clôture de chaque concours bimestriel se situera le 15^e jour des mois impairs.

Exceptionnellement, la date limite des envois destinés à la première sélection est portée au 25 mars 1952.

Article 5.

Chaque photo primée est retirée du concours.

Les épreuves non primées continuent à participer à 5 concours en suivant. Chaque épreuve mise au concours pourra donc être présentée 6 fois à un jury.

Si celui-ci désigne une photo, appartenant à un concurrent ayant déjà remporté un prix durant l'année, il lui sera simplement accordé une mention. Le prix sera attribué au concurrent classé deuxième.

Article 6.

Les envois devront être adressés à « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, Bruxelles. Au dos de chaque photo figurera :

- 1) Le numéro d'identification (7 chiffres) de l'agent ou du père du concurrent s'il s'agit d'un enfant d'agent.
- 2) Le titre du sujet présenté.
- 3) La marque de l'appareil utilisé et la catégorie choisie, (Box ou diaphragme variable).
- 4) La date à laquelle la photo a été prise.

Article 7.

Les épreuves seront jugées par un juge unique qui sera tantôt une personnalité du monde des transports ou de l'industrie, tantôt un membre dirigeant des clubs de photographie du pays.

Article 8.

Les photos présentées au concours deviennent la propriété de « Nos Vicinaux », qui se réserve le droit de les reproduire.

Article 9.

A chaque parution de « Nos Vicinaux », un prix de 150 fr. sera attribué pour la catégorie diaphragme variable et un prix de 50 fr. pour la catégorie Box. Des dons éventuels, provenant de firmes diverses, pourront être attribués en supplément; dans ce cas, la liste des prix sera annoncée dans le numéro précédent de « Nos Vicinaux ».

Les prix peuvent ne pas être attribués si les envois sont jugés de valeur insuffisante.

Article 10.

Le fait de participer au concours implique l'acceptation sans réserve du présent règlement et des décisions du juge unique qui sera choisi par « Nos Vicinaux ».

Avis aux amateurs

de modèles réduits de chemins de fer

Le Comité de Rédaction avait eu l'intention de créer dans les colonnes de « Nos Vicinaux », une rubrique consacrée au « Modélisme ».

Il lui semblait que l'on devait compter parmi les ouvriers qualifiés, des ateliers, beaucoup d'amateurs de ce passe-temps scientifique. Or, nous nous sommes rendus compte que si la plupart d'entre eux construisent, à l'occasion, un petit bureau pour leur fils, un banc pour leur jardin ou un jouet en bois pour les enfants, très peu s'intéressent au modélisme ferroviaire.

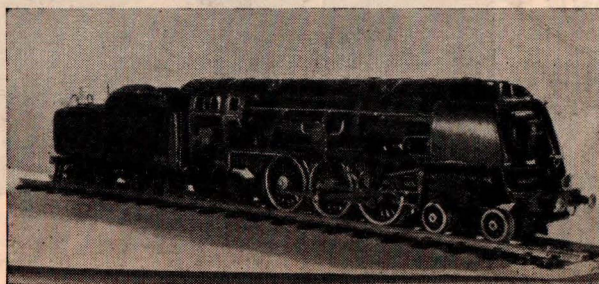
Nous avons donc renoncé, compte tenu également du peu de place dont nous

disposons, à faire paraître des textes traitant de ces questions.

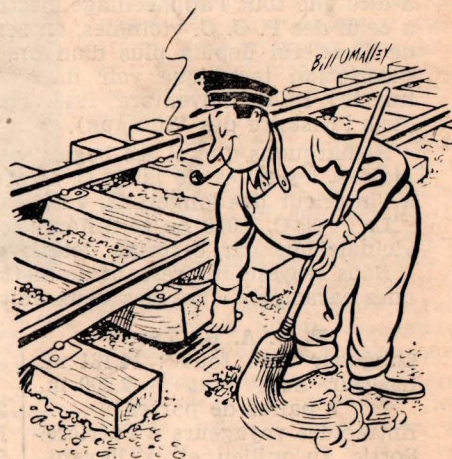
Nous gardons, toutefois, dans nos cartons un article écrit par un de nos abonnés, M. Herremans, sur la « construction d'un transformateur de courant, permettant la traction et l'éclairage d'un petit train électrique ».

Un tel appareil coûte fort cher dans le commerce, mais il est indispensable à qui veut faire fonctionner électriquement un petit train.

Les agents de la S. N. C. V. qui seraient désireux de construire cette pièce eux-mêmes, peuvent écrire à « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, Bruxelles. Ils recevront une copie de l'article de M. Herremans.



HUMOUR



Le passage de M. le Directeur est annoncé.

(Dessin modifié du Illinois Central Magazine).